//18
DICEMBRE //2013

INTERVIEW
DAVID PHILIPPAERTS

RIDERS 4 RIDERS
RIDE FOR LIFE

MX
TRANSBORGARO

UFO PLAST
NEW
2014
INTERCEPTOR
www.ufoplast.com
INTERCEPTOR
RIGOROSAMENTE
100% MADE IN ITALY
INTERCEPTOR

UFO
PLAST
NEW MADE IN ITALY
2014
MISTY
COLLECTION
www.ufoplast.com

XL motocross web magazine

INDEX

Red Bull
OMP
Red Bull
checkstar
SERVICE NETWORK
MAGNETI MARELLI
elaborazioni 1919
ATHENA
OMP
T. CAIROLI
Magic
Moment
FOTO: MILAGRO
XL

Magic
Moment
FOTO: MILAGRO
XL
Romano
Checkstar
SERVICE NETWORK
MAGNETI MARELLI
OMP
ATHENA
Red Bull

RideForLife
EICMA
ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO
Milano, li 10 Nove
for RIDERS4
Euro
MOTO LIVE

mbre 2013 Euro 10.000,00
RIDERS
imila,00
Magic
Moment
FOTO: CLAUDIO CABRINI
XL

Magic Moment

FOTO: RUGGERO VISIGALLI

13
O'SHOW
RIDEFORLIFE
SIDI
CROSS
SOFT TOUCH
SALICE

PREMI
COLORE
ROSSO
PREMI
COLORE
ARANCIO
Magic
Moment
FOTO: PAOLA CALONGHI
XL

Magic **Moment**

FOTO: ENZO TEMPESTINI

XL

SIGNIFICA GAREGGIARE.
È SEMPLICE ATTESA.
RIDERS4RIDERS
ROCK RACING
LG-DESIGN

David Philippaerts: ricomincio dal passato

Il campione del mondo MX1 2008 si appresta ad affrontare la sua prima stagione da pilota-manager in cattedra al suo team, DP19 Racing e in sella alla "sua" moto; la YAMAHA 450 che lo portò alla conquista del titolo.

Testo e foto **Enzo Tempestini**

2008-2013, due numeri: significanti. Sei stagioni: altalenanti. Un grande risultato: il titolo. Due grandi delusioni: gli infortuni. Questo in sintesi numerica, l'ultimo scorcio di carriera di David Philippaerts, a iniziare dal momento più bello, da quel lontano 14 settembre 2008 quando, dopo una stagione ricca di successi e soddisfazioni, portò a casa il titolo iridato della massima categoria, riportando in Italia l'alloro mondiale dopo otto anni dal suo predecessore, Andrea Bartolini.

Mantova, inizio dicembre, giornata di sole e temperature miti e giornata di test per il neo nato DP19 Racing, ma giornata di lavoro anche per i media che, come sempre ti arrivano "addosso" quando meno te lo aspetti:

XL: Ciao David disturbiamo?
DP19: Si… (e ride) ma non ti preoccupare arrivo subito, giusto il tempo di sistemare due cose con i tecnici e sono da voi.

XL: Dai, ci facciamo una chiacchierata veloce, non ti rubiamo molto tempo. Rivederti in "blu" sembra ieri quel 14 settembre 2008…
DP19: Mamma mia! Partiamo da lontano. Il 2008, il mio secondo anno in MX1 e l'anno del titolo mondiale, che stagione fantastica. Bellissimi ricordi, anche se non è stato facile arrivare a fine stagione concentrato. Poi è anche arrivato il "difficile". Dopo la vittoria ho dovuto fare tante cose alle quali nemmeno pensavo, incontri con la stampa, con gli sponsor e anche altro, ma anche quelli sono stati momenti indimenticabili.

XL: Il 2009 invece…
DP19: L'anno successivo a una vittoria è sempre quello più difficile da affrontare e nel 2009 è arrivato in MX1 anche Tony (Cairoli ndr) che è andato subito

molto forte. La stagione non è andata poi cosi male, ho vinto dei GP ho fatto dei podi ma il quarto posto finale è stato un boccone amaro da digerire. Speravo in qualcosa di meglio.

XL: nel 2010 invece ti sei ripreso
DP19: Effettivamente è andato meglio. Chiudere il campionato al terzo posto con Cairoli e Desalle che sono andati veramente forte per tutta la stagione è stato un ottimo risultato anche se in cuor mio speravo sempre di poter fare meglio.

XL: e siamo al 2011…l'anno del primo infortunio
DP19: La stagione non stava andando in maniera eccezionale ma al momento del mio primo e unico infortunio grave della mia carriera, potevo ancora recuperare. Purtroppo è stato un mio errore e mi sono fatto veramente male. Ma non ho mollato, sono ritornato in moto e con delle motivazioni sempre ai massimi livelli. Convinto di poter tornare a grandi risultati.

XL: e infatti, nel 2012 ha raggiunto di nuovo ottimi risultati
DP19: Ho vinto una manche in Messico facendo terzo al GP, poi in Brasile la settimana successiva ho chiuso al secondo posto assoluto e i risultati mi davano ancora ragione ma poi è arrivato il secondo infortunio, questa volta a causa di un problema tecnico, che mi ha escluso dalla stagione per la seconda volta consecutiva. L'infortunio è stato meno grave del primo, anche se ha interessato ancora entrambi i polsi, ma sono riuscito a recuperare prima rispetto alla stagione precedente e a quel punto ho deciso di prepararmi per affrontare il campionato 2013 come una specie di "apprendistato". Volevo e dovevo ritornare in forma riprendendo i ritmi del mondiale MX1 e soprattutto ritornare a chiudere una stagione completa.

XL: 2008-2012 cinque anni in sella alla Yamaha
DP19: cinque anni di successi e di sacrifici, per tutti, ma sicuramente cinque anni che mi hanno fatto segnare un bilancio in positivo. Penso di poter dire che è stato positivo anche da parte del Team Rinaldi e questo lo dico soprattutto per il modo in cui ci siamo lasciati. A fine 2012, le mie necessità mi spingevano a cercare altre motivazioni, anche se lasciare Yamaha mi dispiaceva molto, le loro implicavano la scelta di un pilota più giovane e cosi ci siamo lasciati in ottimi rapporti lasciando aperta comunque la porta da ambo le parti.

XL: Dal Team YAMAHA Factory a un Team non ufficiale, il passo è stato notevole
DP19: Effettivamente, passare da una squadra ufficiale a un Team privato la differenza è evidente ma comunque devo dire che la professionalità del team Gariboldi non è mai venuta a mancare e sono stati eccezionali in tutto, anche se con risorse diverse rispetto alle squadre factory. Hanno dato sempre il 110% di quello che potevano dare e mi sono veramente trovato molto bene con loro e se ce ne fosse stata la possibilità, avrei potuto continuare a correre con loro.

XL: Una possibilità che è mancata, per quale motivo
DP19: Diciamo che è stata bilaterale la cosa. Mi sono permesso anche di consigliare Giacomo Gariboldi sul fatto che doveva puntare a diventare il team di riferimento della MX2 per la Honda e questo, ovviamente, precludeva la possibilità che io potessi rimanere in squadra con loro, dato che la Honda ufficiale in MX1 è rappresentata da un altro team. Abbiamo fatto la proposta a Honda ma, eventualmente e in caso di riconferma, dovevo essere dirottato in un altro team e a me, la cosa non piaceva molto. Abbiamo lavorato molto per adattare la moto alle mie necessità ma purtroppo non ci siamo riusciti fino in fondo. Per

agv
ARMA
RACETECH
RACETECH
dp19
19
YAMAHA

come guido la moto, e per come mi piace l'erogazione del motore, ho bisogno di parecchia potenza e di una risposta alla manetta parecchio brusca ma questo con Honda non è stato possibile e sapevo che non sarebbe stato possibile nemmeno in un'altra squadra e quindi abbiamo preferito dividere le nostre strade.

XL: Tra il dopo Gariboldi e l'idea di costruire una tua squadra, molti ti davano per accasato, prima con TM poi con il Team Marchetti e invece…
DP19: e invece non si è fatto nulla in entrambi i casi. A dire il vero, in quel periodo ero in trattativa anche con KRT prima che chiudessero con Frossard e anche con Rinaldi, per ricoprire il ruolo di secondo pilota in MX1. Poi Kawasaki ha messo sotto contratto Steven e Rinaldi invece, non ha potuto più schierare un secondo pilota MX1 per questioni di riduzione del budget. A quel punto sono subentrate anche le trattative con TM e con Marchetti.

XL: che non sono andate a buon fine perché…
DP19: A un certo punto ero veramente convinto di firmare per TM. L'idea mi piaceva e molto. Continuare a correre per una casa ufficiale era una mia aspettativa e le trattative che sono andate avanti con Ilario Ricci e Gastone Serafini, mi facevano pensare che la cosa si poteva veramente fare. Poi invece, c'è stato il definitivo "no" da parte loro con la motivazione che per la TM potevo essere una pedina troppo importante da supportare e non si sentivano di iniziare questo rapporto di lavoro. Con Marchetti invece, ero molto motivato a entrare nella squadra perché potevo risalire su una moto con la quale avevo gia corso cinque anni e su una moto vincente. Il Team è organizzato bene e mi piaceva l'idea ma poi è arrivato il "no" di KTM dato che per il mercato italiano sono ovviamente coperti

con Cairoli.

XL: a questo punto è nata l'idea del tuo team

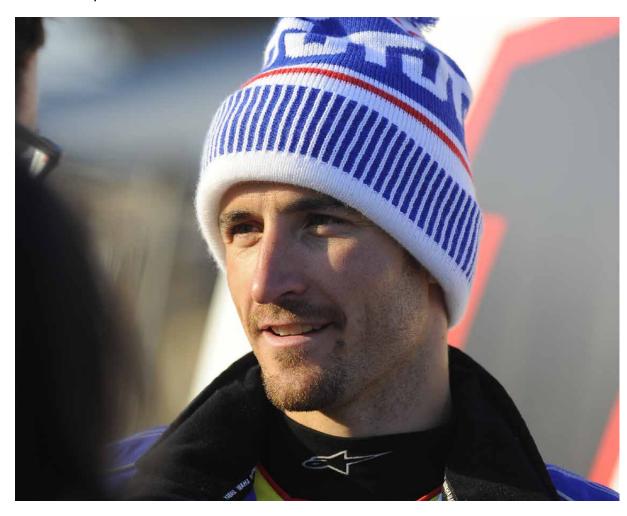
DP19: Visto tutto quello che stava succedendo, con alcuni Team che mi hanno chiesto anche parecchi soldi per potermi appoggiare a loro per correre, insieme al mio staff e alle persone che mi seguono da tempo, abbiamo deciso di fare una proposta a tre case per la partecipazione al mondiale con una struttura gestita "in casa". Praticamente il progetto prevedeva la fornitura del materiale "factory" ma gestito in forma completamente autonoma dalla mia struttura. La trattativa che è andata subito nel verso giusto è stata quella con YAMAHA dato anche l'ottimo rapporto che era rimasto con Michele Rinaldi e tutto il team e quindi abbiamo trovato l'accordo con loro in poco tempo. Ho preferito scegliere una situazione che conoscevo bene nei sistemi di lavoro, nei meccanismi e soprattutto nelle competenze degli uomini. Mettere in piedi una squadra e partire da tutte situazioni nuove non era facile, con Yamaha, metà dell'opera era gia fatta, conoscendo tutto e tutti.

XL: alcuni "rumors" danno per certo che DP19 Racing pagherebbe una quota "X" per ricevere il materiale a "noleggio"

DP19: sono solo chiacchiere. DP19 Racing ha un contratto con Yamaha Europa dove è previsto la fornitura di tutto il materiale per la stagione 2014. Motori ufficiali, forcelle Yamaha e non Kayaba e tutti i ricambi e l'assistenza necessaria. Inoltre, mi hanno messo a disposizione la seconda struttura mobile di Michele Rinaldi a partire dalla prima prova del mondiale in Europa, e almeno fino a quando non avrò io personalmente un camion del mio Team. Poi, avrò il supporto di moti sponsor tecnici che per la stragrande maggioranza sono quelli che supportano

anche il team Factory, che hanno creduto in questo mio progetto.

XL: scelta delle moto fatta, rimaneva da “scegliere” lo staff del Team

DP19: Diciamo che il punto dove non abbiamo avuto dubbi e siamo andati a colpo sicuro è stato… sulla scelta del pilota…(ride). Per la parte tecnica invece, come meccanico è stato scelto Massimo Tambolini che ha una logistica molto vicino alla mia residenza e quindi ci rimane comodo a entrambi per tutti gli spostamenti, anche se l’officina dove avrà base il Team è situata a casa di Alberto Angiolini che ci ha messo a disposizione un ottimo spazio. Come coordinamento generale delle attività burocratiche e amministrative, c’è Alice Angiolini, la mia compagna da molto tempo e inoltre, fa parte del Team Alex Casella, il mio avvocato, che cura i rapporti con gli sponsor e la parte legale dell’attività. Alessandro Cavallini invece, gia dalla scorsa stagione mi ha aiutato nella ricerca e nella gestione degli sponsor personali. In ultimo, Filippo Camaschella che da metà del 2013 mi segue come preparatore atletico e con il quale abbiamo gia impostato tutto il lavoro da fare durante l’inverno visto che i risultati che abbiamo ottenuto a fine stagione, soprattutto al Nazioni, ci hanno fatto capire che siamo veramente indirizzati verso la strada giusta.

XL: Facciamo proprio un passo indietro, verso il Nazioni. Dall'esterno è sembrato chiaro a tutti che il DP19 che conoscevamo era veramente sulla via del ritorno. Una gara corsa come da tempo non ti vedevamo. È stato il punto della ripartenza?
DP19: Quella gara è "la gara". Il Nazioni crea l'atmosfera e tutto questo fa la differenza. Inoltre avevamo una formazione veramente forte con la quale potevamo puntare molto in alto e di certo non potevo tirarmi indietro. Diciamo che la differenza maggiore l'ha fatta l'ambiente ma devo dire anche che effettivamente mi sono veramente sentito ritrovato. Era da due anni che non partecipavo a quella gara e anche questo mi ha dato tante motivazioni.

XL: è stato il punto "chiave" per il ritorno di DP ai livelli che gli competono?
DP19: E' stato senza dubbio un punto importante per me, sotto tutti gli aspetti, anche se, a essere onesto, il "punto" era gia arrivato a Maggiora al GP d'Italia. In quell'occasione mi sentivo veramente ritrovato e quello che stavo facendo nella qualifica del sabato ne era la dimostrazione. Purtroppo è arrivata quella caduta che mi ha di nuovo rimesso in condizioni di dover recuperare ancora ma alla fine, dal Nazioni, sono tornato al mio livello e adesso mi sento veramente bene e supercarico. Ora si tratta solo di iniziare, come sempre sarò pronto a dare il 110% in ogni occasione.

XL: il 2014 è alle porte, la squadra "c'è" il pilota è OK, quali sono le aspettative reali per la prossima stagione, al cospetto di una MXGP che si propone sempre più competitiva.
DP19: Effettivamente siamo in tanti a puntare in alto. Dallo scorso anno, sono arrivati piloti dalla MX2, piloti da fuori Europa del calibro di Rattray che sarà in sella a una moto nuova e che vorrà fare bene da subito, quindi la stagione di prospetta ancora più selettiva di quella appena trascorsa. Il nostro obiettivo è di riuscire a entrare nelle prime cinque posizioni della classifica finale, anche se, tutti siamo consapevoli che sarà un'impresa veramente difficile, ma il nostro obiettivo è quello e riuscire in questa "impresa" con un team che possiamo definire privato sarebbe l'equivalente di una vittoria assoluta.

XL: I nomi "dietro al cancello" della nuova MXGP parlano chiaro. A oggi, in quale posizione allinei DP19 nella griglia del campionato.
DP19: In realtà, la mia posizione attuale potrebbe oscillare tra il sesto e settimo posto, ma il mio modo di ragionare mi impone di pensare "positivo". Se guardo il campionato scorso la mia posizione poteva essere tranquillamente quella ma devo sfruttare tutte le cosse positive che si stanno concretizzando. Il cambio moto, la mentalità e le motivazioni assolute possono e devono fare la differenza e un "gradino" in più si potrebbe anche fare.

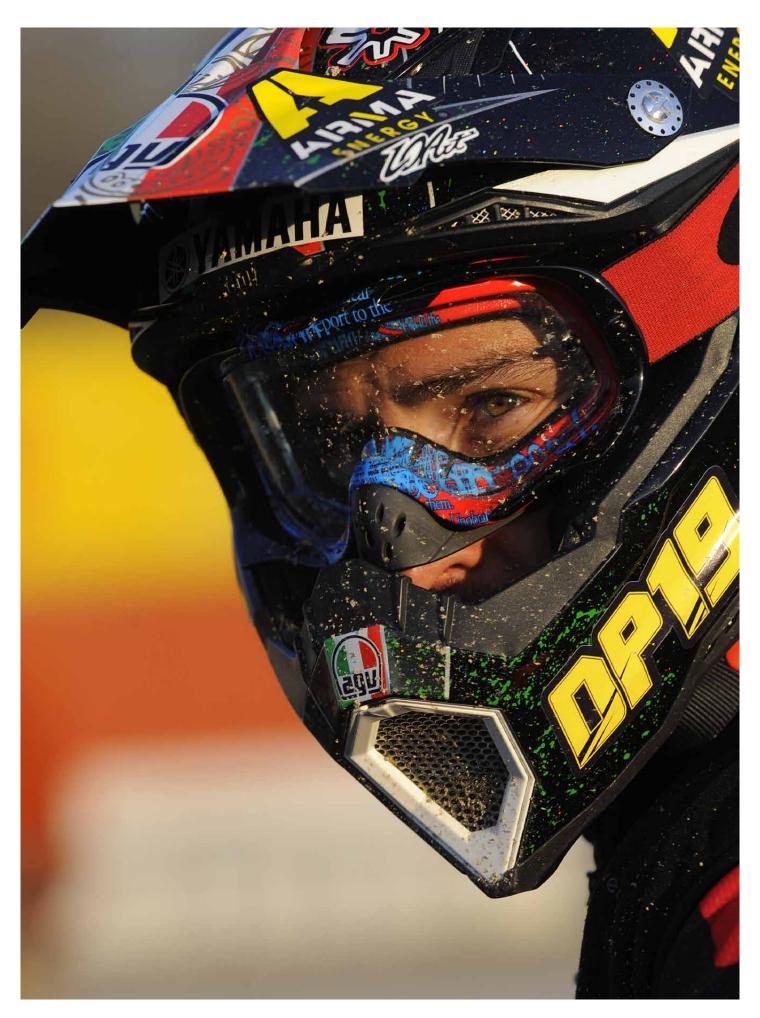
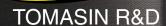
XL: il 2014 è alle porte, mancano poche settimane per il via alle gare ma soprattutto la preparazione è gia iniziata.
DP19: Mamma mia, arriva troppo presto questo inizio di stagione. Abbiamo ancora tante cose da fare e da sbrigare… speriamo di trovare il tempo di fare tutto. Comunque, il programma è gia stato definito. Quest'anno si parte direttamente dagli Internazionali dato che lo star Cross di Mantova è stato posticipato e abbiamo

gia impostato tutti i carichi di lavoro della preparazione fisica che è gia iniziata da un po' di tempo. Contemporaneamente, andranno avanti anche i test in moto, per ottimizzare il rendimento tecnico e per migliorare il feeling in sella, cosa molto importante con una moto nuova e da conoscere bene e poi, ci trasferiremo in Sardegna ai primi di Gennaio per finalizzare tutto, durante il periodo di approccio alla prima gara per poi scendere in Sicilia per la seconda prova del campionato e risalire a Montevarchi per la chiusura. Il lunedi dopo la terza gara saremo gia in "proiezione" mondiale dato che dobbiamo accelerare i tempi per spedire il materiale in Qatar da dove partirà il mondiale 2014.

XL: Da quanto possiamo capire, il DP19 racing è gia operativo e a tutti gli effetti senza nulla lasciato al caso e in poco tempo. Dopo questo periodo di trattative, discussioni, dubbi e certezze, ti reputi "soddisfatto o rimborsato".
DP19: Assolutamente soddisfatto, nessun "rimborso". Soddisfazione al 110% in tutto e a volte sono veramente rimasto sorpreso della "risposta" nei miei confronti quando ho iniziato a parlare alle aziende di questo nostro progetto. Pensavo di trovare delle porte "chiuse" e invece si è rivelato l'esatto contrario. Tutti hanno messo tanto entusiasmo e tanta voglia di crescere insieme per puntare in alto.

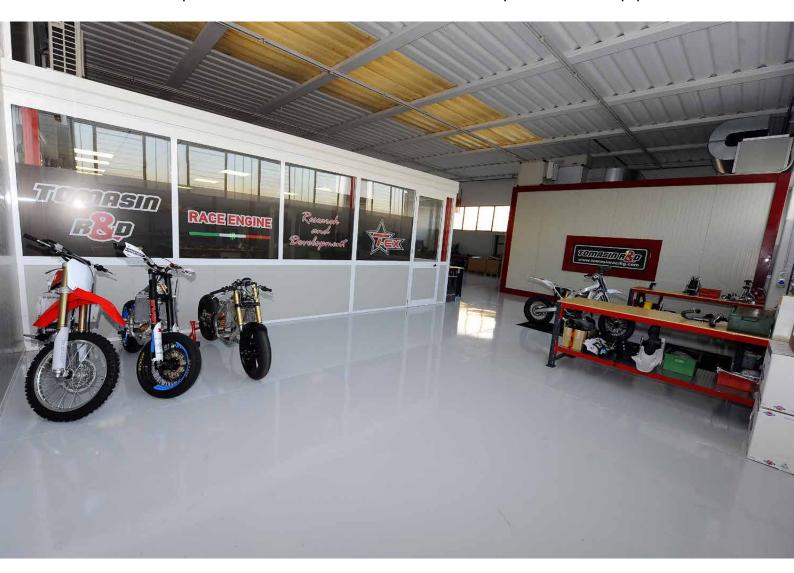
XL: DP19 Racing punta in alto ma David Philippaerts pilota, a chi vuole regalare la soddisfazione di ritornare a essere protagonista?
DP19: a me stesso!

AIRMA
ENERGY
YAMAHA
DP19
agv

goggles
AF/AS UV PROTECTION

Dietro le quinte

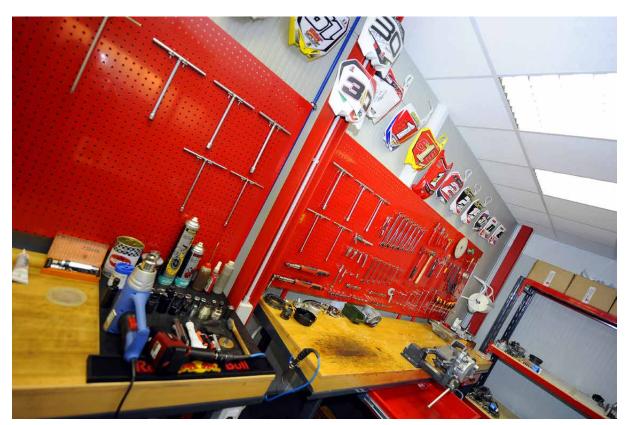
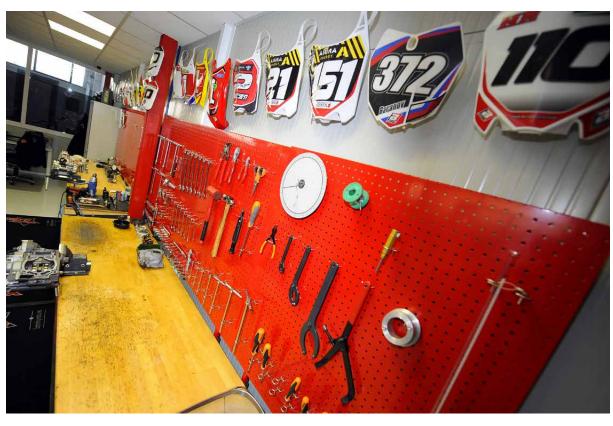
Tomasin R&D un concentrato di passione e tecnologia. Abbiamo aperto per voi, le porte di uno dei reparti corse più “off limit” del panorama dei preparatori di moto da competizione. Un viaggio fotografico, all’interno del reparto Ricerca e Sviluppo creato e curato da Enrico Tomasin.

Testo e foto **Enzo Tempestini**

Ecco come si presenta alla vista dei visitatori la zona dell'ingresso alla Tomasin R&D. A destra e ben visibile, il grande box che racchiude il banco prova e di fronte, la sala motori. Tra le due strutture prefabbricate, si scorge parte della zona "off limit" dove operano le macchine utensili durante le varie fasi di lavorazione dei particolari destinati alla preparazione dei motori.

Tomasin R&D è un'azienda nata nel 2008 per mano di Enrico Tomasin, che reduce da tante esperienze all'interno del mondo delle corse, a un certo punto ha deciso di sfruttare al meglio tutto il suo bagaglio di conoscenze tecniche. Enrico, gia fin dall'età di diciotto anni e giovanissimo, era alle dipendenze di Ducati, ed è poi passato attraverso i team più importanti della velocità e del mondiale motocross fino a che nel 2008 ha deciso di "mettersi in gioco" dando vita a quella che oggi è una delle realtà più importanti all'interno del "racing" a due ruote. Negli oltre 650 mq della struttura, ubicata a Alonte, in provincia di Vicenza, la Tomasin R&D è un vero e proprio concentrato di passione, ordine e tecnologia. Suddivisa in zone ben determinate, ognuna di esse attrezzata di tutto punto per poter essere estremamente razionale in base alla lavorazione di competenza, la factory veneta è una specie di "sala operatoria" dove vengono eseguiti interventi al limite dell'impossibile. In questa nostra visita abbiamo cercato di documentare in maniera ottimale quanto ci è stato possibile, (alcune zone sono veramente off limit per tutti), in modo di dare ai lettori di XL motocross, la possibilità di toccare con mano la realtà di questa azienda.

La zona della struttura dedicata allo smontaggio e all'assemblaggio delle moto che passano in cura all'interno della factory vicentina. Da notare la semplicità e la razionalità di ogni oggetto posto con cura maniacale al posto giusto.

Il "cuore" della Tomasin R&D; la sala motori. In questo ambiente, climatizzato a temperatura costante di 20° C. vengo effettuate tutti gli assemblaggi dei motori e di tutti i particolari che lo compongono. A destra, in fondo, la zona (riservata) dove vengono elaborate le teste.

Il banco da lavoro: sopra questo tavolo, sono passati numerosi motori che hanno conseguito successi importanti a livello nazionale e internazionale e che hanno contribuito a rendere popolare nel mondo del motor sport, la Tomasin R&D. La precisione dei dettagli, regna sovrana.

Il fiore all'occhiello della factory. Il banco prova "Super Flow" capace di testare potenze fino a 750 Cv alla ruota. Questo gioiello di alta tecnologia è "incastonato" all'interno di una sala climatizzata e insonorizzata con pareti che superano i 30 cm di spessore.

Enrico Tomasin e Gabriele Clemente (Responsabile comunicazione e marketing della ditta) cercano "inutilmente" di coprire tutto il materiale pronto per assemblare i motori da competizione in versione 2014. Il nostro obiettivo è stato "spietato".

Una vista che rende bene quale sia la mole di lavoro svolta all'interno della sala motori. E questa è soltanto una piccola parte del materiale che di solito "passa" in questa zona.

Enrico e Gabriele alla scrivania. Il marketing e le pubbliche relazioni, sono una parte importante in tutti i settori commerciali e questa giovane ma matura realtà, non può fare a meno di curare anche aspetti particolari della comunicazione e dello sviluppo della rete vendita, in modo di ampliare il raggio di azione e le possibilità commerciali. Gabriele Clemente, sviluppa direttamente idee e promozioni destinate ai vari settori nei quali la Tomasin R&D è impegnata.

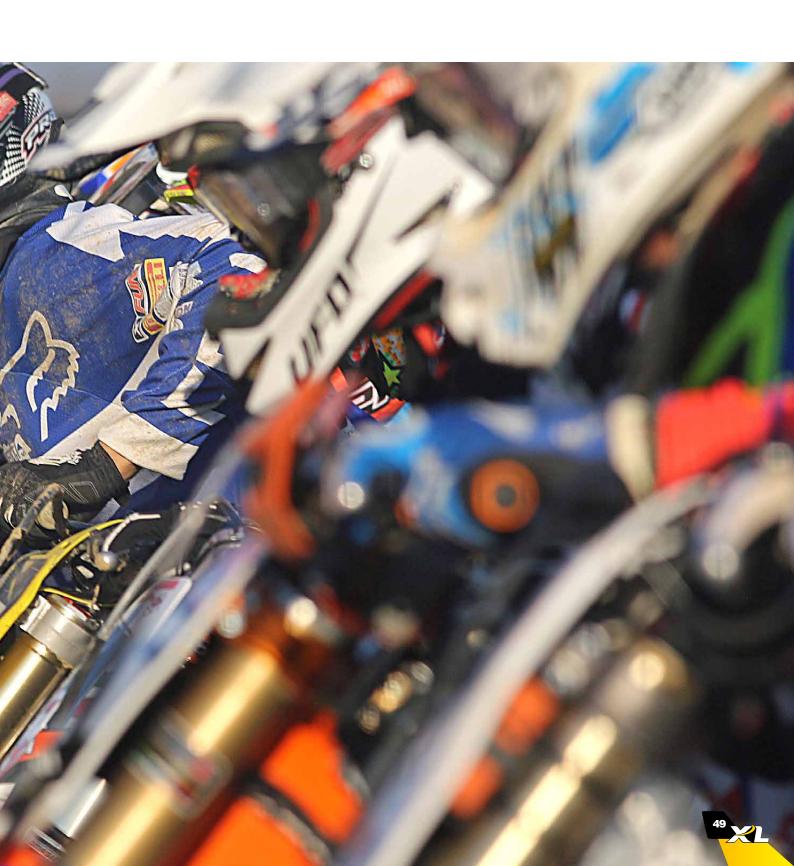
Enrico Tomasin mostra con orgoglio la tabella n. 22 di Chad Reed. Uno, dei tanti piloti passati sotto le sue sapienti mani.
Albo d'oro 2013 della TOMASIN R&D

1° campionato del mondo speedway con Tai Woffinden
1° campionato Italiano MX 2 elite con Suzuky RSR e Andrea Cervellin
1° campione del mondo con Italia supermoto delle nazioni con Team Assomotor e Cristian Ravaglia 1° e 2° campionato Indonesiano Motocross team Husqvarna con Jerni Jrt e Lewis Stewart
3° campionato italiano Mx2 elite con Matteo Aperio
2° campionato Svizzero con Julien Bill
2° Internazionali d'italia MX2 con Team Honda Gariboldi e Harry Kullas
2° campionato Italiano MX2 over 21 con Team Omero e Luca Pedica
5° campionato del mondo S1 con Team Suzuky BRT e Andrea Occhini

MONSTER ENERGY
22
HONDA
TOMASIN R&D
TOMASIN R&D

Ride For **Life**

...la parola...alle gare!

Testo: **Paola Calonghi** Foto: **P. Calonghi C. Cabrini**

Davide Guarneri

Ogni singolo centesimo raccolto dal contributo dell'iscrizione alle gare di Ride for Life viene devoluto ai piloti gravemente infortunati, per questo la gara di Ottobiano è stata la gara più importante della stagione per chi ne ha capito lo spirito. I ragazzini della ottantacinque hanno voluto esserci ed esserci in tanti, hanno colto, spesso più degli adulti, il significato profondo della loro presenza dietro al cancelletto. Hanno dimostrato la loro vicinanza a chi soffre nell'unico modo in cui sanno farlo e cioè dando del gran gas. La prima manche è vinta da Paolo Lugana, neo campione italiano di supercross, tallonato da vicino da Matteo Puccinelli e da due bambini terribili, Mattia Capuzzo ed Alberto Barcella, appena arrivati dal sessantacinque ma già incredibilmente determinati. Gianluca Facchetti parte male, recupera girando tre secondi più veloce di tutti gli altri sinché una caduta e il conseguente problema alla moto non lo costringono al ritiro. I primi tre di ogni categoria possono partecipare alle sfide

Alessandro Lupino

in pit bike contro i grandi campioni della domenica e questa prospettiva mette le ali a Facchettino che in gara due vola come il vento sino alla vittoria, dietro di lui Matteo Puccinelli e Paolo Lugana, seguiti dal solito sciame di nanetti a reazione. La gara della Mx1 viene vinta da Thomas Miori davanti a Davide Vanini e Davide Tomizioli , sin qui la fredda cronaca sportiva, ma questa passa in secondo piano davanti all'aspetto puramente umano. Thomas Miori ad aprile ad Arco di Trento ha picchiato duro, talmente duro da far temere per la propria vita. La passione è stata più forte della paura e Thomas è tornato a correre proprio qui ad Ottobiano per la prima volta dopo l'incidente. Lui che, pur malconcio, ha potuto rialzarsi ha voluto essere al fianco di chi alzarsi non può più. Cancelletto pieno e gara avvincente per la Mx2, spinti anche dalla prospettiva di poter correre una manche con i big del motocross i piloti di 250 e 125 non si sono certamente risparmiati. Simone Croci ha davvero impressionato

Alex Salvini

dominando entrambe le manche, alle sue spalle uno stilosissimo e davvero spettacolare Alessandro Contessi perde il secondo posto assoluto per una caduta in gara due, ne approfitta il suo grande amico Gianluca Deghi che si piazza sul secondo gradino del podio. Fantastici, coraggiosi, emozionanti come sempre i ragazzini in 125, la loro grinta fa quasi dimenticare che guidano moto meno potenti, Gabriele Arbini dimostra, ancora una volta, di avere carattere da vendere e una guida impeccabile sulla sabbia, domina questa categoria, seguito da Nicola Soave e da Morgan Lesiardo: il trionfatore del

supercross di Genova e Milano ha da poco lasciato l'ottantacinque ma sembra perfettamente a suo agio sulla cilindrata superiore. Alla domenica arrivano i big e il sabbione della pista South Milano è tutto per loro. Divertentissima, come sempre, la sfida fra velocisti, che ha riunito in una manche, piloti di moto GP, supermoto e ciclisti. Vince Edgardo Borrella, il campione Europeo supermoto categoria ES2, completano il podio Ivan Lazzarini ed Elia Sammartin. Alex Puzar, genio e sregolatezza, non smentisce la sua fama, secondo per gran parte della gara, scivola all'ultimo giro e si deve accontentare di

un quinto posto. Un po' più indietro è avvincente il duello fra Andrea Dovizioso e Teo Monticelli (trionfatore con Lazzarini e Ravaglia del Nazioni di Supermoto), che chiudono rispettivamente all'ottavo e settimo posto. Bravissima Francesca Nocera, innanzitutto per aver partecipato a Ride 4 Life e poi per aver chiuso al diciottesimo posto nonostante tutte le cadute di cui è stata protagonista. Meritano sicuramente un applauso anche i ciclisti, che hanno deciso di mettersi alla prova in uno sport

Andrea Cervellin

Simone Croci

ma alla prima curva nessuno vuole mollare e le traiettorie si fanno impossibili. Davide Guarneri con il suo TM 300 due tempi conquista la testa della gara e non la lascia più sino alla bandiera a scacchi, Alessandro Lupino lo tallona senza riuscire a prenderlo, Alex Salvini, anche lui "segnato" dalla festa della sera prima difende un onorevole terzo posto. Ma è bagarre in ogni zona della classifica, Andrea Cervellin, partito male, si lancia in una rimonta che lo porterà al quinto posto alle spalle dell'inossidabile Cristian Beggi. Bra-

non consueto per loro e su un circuito davvero difficile. Pippo Pozzato e Luca Paolini, soprattutto, hanno dovuto combattere non solo con i canali e le profonde buche della pista ma anche con i postumi di una serata decisamente allegra, perché Ride For Life è anche questo, divertimento allo stato puro. Per ultimi corrono le star del motocross e la musica cambia, i tempi si abbassano vertiginosamente, la partenza sembra quella di un mondiale. Sarà anche una gara di beneficienza

vissimi anche i ragazzi che si sono guadagnati la possibilità di disputare questa finale nelle manche del sabato. Simone Croci chiude dodicesimo, Gabriele Arbini, con il 125, conquista un grande ventesimo posto. Forse in questa edizione della manifestazione il motocross ha avuto un ruolo meno centrale, più defilato, ma i suoi protagonisti hanno dato come sempre un grande spettacolo di cuore, velocità, agonismo e coraggio, senza nessuna retorica possiamo davvero dire che il loro essere presenti, è stato già una vittoria.

Diego Monticelli

Matteo Dottori

Paolo Gaspardone

Ivan Lazzarini

Alessandro Lupino

Andrea Dovizioso

Thomas Miori

la Caduta di Alex Polita in partenza

Alex Polita

Denny Philippaerts

Manuel Monni

Ivo Monticelli

Francesca Nocera

Alex Puzar

Alex Puzar

Pippo Pozzato

Start della categoria Minicross

I velocisti impegnati in partenza

Davide Tomizioli

“Uno” impegnato a preparare la partenza di Alex Lupino

Ugo Monticelli

Simone Zecchina

Piccola taglia, **grande** divertimento!

Testo **Claudio Cabrini** Foto **Claudio Cabrini // Ruggero Visigalli**

Anche in questa edizione la gara delle pitbike è stata uno dei momenti più divertenti di "Riders for life". I grandi spazi di Ottobiano hanno dato la possibilità ad Armando Dazzi di creare un bel tracciato all'interno del quale i piloti non si sono certo risparmiati, anche perché, è risaputo, a un pilota non piace perdere nemmeno quando gioca a carte, figurarsi quando si trova in sella a una moto a misurarsi con altri colleghi in un contesto in cui le regole sportive hanno lasciato maggiore spazio al puro divertimento, loro e del pubblico. La formula delle batterie eliminatorie da due giri ha reso ancora più serrate le gare e ha portato i partecipanti a sferrare anche qualche colpo basso pur di centrare la qualificazione per la fase successiva. Alla finalissima sono arrivati cinque piloti e a vincere è stato Alessandro Lupino che ha regolato Ivo Monticelli, secondo, e la "piccola peste" Gianluca Facchetti terzo.

Alessandro Lupino ha vinto la gara
delle Pitbike di Riders for Life.

La “piccola peste” Gianluca Facchetti ha dato spettacolo e filo da torcere a tutti i suoi avversari.

Andrea Dovizioso impegnato con la pitbike nella sabbia di Ottobiano.

Alex Puzar ha mostrato la sua classe cristallina anche in sella alle piccole moto.

Il campione del Mondo di Enduro Alex Salvini non si è risparmiato e nonostante la stazza ha spremuto al massimo le piccole pitbike.

Alex Polita ha avuto poca fortuna anche nelle pitbike rimanendo spesso coinvolto in cadute che ne hanno fermato il cammino nelle batterie eliminatorie.

Le cadute sono state la costante di ogni batteria. Diego Monticelli frana letteralmente su di un suo avversario.

Le lunghe leve di cui è dotato non hanno certo aiutato l'azione di Pippo Pozzato in sella alle moto "mignon".

Max Bianconcini guida il gruppo in una delle batterie di qualificazione.

Ravaglia e Borella hanno tenuto alto l'onore dei piloti della Supermoto.

Ivo Monticelli ha chiuso la finale al secondo posto dietro a Lupino.

Il pluricampione Italiano della Supermoto Ivan lazzarini ha dato spettacolo anche in sella alle pitbike.

Simone Saltarelli

Tantissima grinta, forse anche troppa, per l'endurista Thomas Oldrati.

FIAMME ORO
POLIZIA DI STATO
www.pitbikeshop.it
3

YAMAHA
Arai
FIAMME ORO
PIVESSO
7
3
4

...per ricordare uno di noi!

Testo: **Paola Calonghi** Foto: **P. Calonghi C. Cabrini**

Quando Andrea Antonelli ha lasciato la sua vita sull'asfalto scivoloso del Moscow Raceway la nostra mente ha cancellato immediatamente le immagini dell'impatto, del corpo immobile sotto alla pioggia, il rumore stridente delle polemiche, le voci dissonanti dei commentatori. Abbiamo avuto bisogno di creare un luogo silenzioso fra il dolore e la rabbia per rivederlo come lo ricordavamo e come avremmo voluto ricordarlo per sempre, felice e senza fiato dopo aver affrontato in mountain bike il circuito del Monte Coralli di Faenza nella scorsa edizione di Ride For Life. E sì, perché Andrea velocista un po' per caso, visto che era nato a pochi chilometri dal crossdromo di Gioiella, era proprio uno

di noi, uno che ci credeva in questa meravigliosa favola di Riders4Riders e non perdeva occasione di dimostrarlo. Quest'anno, a Ottobiano, lui non c'era e la sua assenza urlava forte. Avevamo tutti bisogno di un rito, di una cerimonia di addio, di un attimo per fermarci e salutarlo dentro di noi e così, quando è comparsa all'orizzonte la moto numero 8, guidata da un Alessandro Lupino visibilmente commosso, in molti hanno faticato a trattenere le lacrime. Gli organizzatori di Ride For Life avevano deciso di intitolare ad Andrea la sfida in bici fra ciclisti e motociclisti e papà Arnaldo avrebbe voluto dire qualcosa prima dell'inizio di quello che d'ora in poi si chiamerà "Trofeo Antonelli" ma l'emozione è stata troppo forte, il

Alex Salvini

suo viso fiero, segnato dal dolore e gli occhi arrossati hanno parlato per lui, hanno raccontato di una perdita talmente grande da non potere essere racchiusa in parole. Abbiamo osservato gli sguardi dolenti di tutti i piloti raccolti a bordo pista, l'espressione da sopravvissuti di Eddi La Marra e Alessia Polita,

Marco Melandri

Andrea Dovizioso

i gesti inquieti dei free-styler; non è stato un anno lieve per i motociclisti, molti addii sono stati detti prima di questo. Ci siamo guardati attorno e abbiamo abbassato per pudore le macchine fotografiche, certi momenti meritano di essere impressi solo nel cuore. Poi, all'improvviso, arriva un volo di palloncini

colorati e il clima emotivo cambia. Le coppie di ciclisti e motociclisti salgono in sella in una baraonda di pettorine blu e arancioni, trasponder persi e pedali che ronzano. Due giri di pista per i ciclisti che poi passano il testimone ai riders, e così via per 25 minuti. Le coppie sono ben assortite e decisamente agguerrite, Nibali e Dovizioso, Paolini e Melandri, Pozzato e Guarneri, Finetto e Beggi, Aru e Cervellin e molti altri si sfidano senza esclusione di colpi. Alla fine avranno la meglio Luca Paolini e Alex Salvini, dopo una battaglia accesissima con Marco Melandri e Marco Aurelio Fontana. Pippo Pozzato, in coppia con il "Pota" Guarneri, è solo terzo e sarà oggetto di sfottò che lo perseguiteranno via facebook e twitter per tutta la settimana successiva. Piano piano, passano tutti sul traguardo, i motociclisti un po' sudati e goffi nelle tutine aderenti e i ciclisti veloci e sicuri, le risate si confondono con le urla di vittoria, le pacche sulle spalle con le prese in giro, ed è tutto talmente bello, vero e sentito che ti sembra quasi di vederlo Andrea #8 ,appoggiato alla sua moto, che guarda di sottecchi e sorride.

Pippo Pozzato

23
15
01
06
18
16
25
CIPOLLINI

03
06
07
BRM

LAZER
32
RIDEFORLIFE

CE CERTIFIED AS PERSONAL PROTECTIVE EQUIPMENT

FIVE_

NECK BRA

LOWER PROFILE
5.5 OLD LEATT PROFILE

EASY ADJUSTMENT
5-WAY, FOR BEST PERSONAL FIT

360 ° STRIKEPLATFORM
ALL ROUND SAFETY

JEFFREY HERLINGS
FIVE
ACE

SUZUKI
Way of Life!
RM-Z 250
IL PACCHETTO VINCENTE
PER LE TUE GARE.
Forcella Separate
Function Fork
(SHOWA SFF-type 2).
BILANCIAMENTO
PERFETTO.
MODEL YEAR
2014
HOBNOB - monza
Sei tu il pilota
che la porterà alla
vittoria?
RM-Z 450
PRENOTALA SUBITO DAL TUO CONCESSIONARIO.
MOTO DOTATE DI KIT AGGIUNTIVO SUZUKI-VALENTI: SERIE GUARNIZIONI, PISTON KIT, PASTIGLIE
FRENO POSTERIORI, FILTRO ARIA, CONTAORE, CAVI DIAGNOSI (SOLO PER RM-Z 450).
Vi consiglia lubrificanti
NILS
VALENTI
Racing
WWW.VALENTIRACING.COM

TransBorgaro:
una gara, LA GARA. Mille miti, centomila emozioni.

Viverla da dentro, con un inviato speciale, viverla da "vecchio" appassionato e da pilota di questo fantastico sport: questo è quello che ha fatto per noi Jango Grandi.

di **Jango Grandi**

La transborgaro è una gara molto particolare; una gara che affonda le sue radici nei primi anni ’80, quando era considerata una classica del nord Italia piuttosto seria e che, paradossalmente, ha aumentato la propria popolarità e alimentato il proprio mito diventando “la gara” per ciò che riguarda le vecchie glorie che hanno fatto la storia del nostro sport.
Teoricamente, per ricevere l’invito col quale ci si può schierare dietro a quel leggendario cancello, si deve avere un certo curriculum (almeno aver fatto qualche campionato senior) se non

sei un “local” molto introdotto. Ho avuto la fortuna, durante il mondiale veterans del 2011 di essere avvicinato nel paddock della gara di Kegums, dal patron di questa manifestazione, Bruno Morselli, buon pilota senior anni ’70 che, affascinato dall’avermi trovato (da solo e in furgone) in Lettonia per una gara, non ci ha pensato un secondo e mi ha inserito in una grading list davvero non meritata ma che mi onora tantissimo. Per il secondo sono partito dunque alla volta di Borgaro Torinese per partecipare a quella che è davvero la più grande parata di

stelle che il nostro sport possa vantare e in cui, anche miti di cui leggerete più avanti, fanno carte false per poter tornare ad inforcare una moto (che spesso è anni luce lontana da quella che li ha portati alla gloria) e dimostrare che quando sei un pilota di motocross, il cuore, il fegato e il cervello si mixano in una strana alchimia che dura in eterno. Dopo l'edizione 2012 che vedeva, oltre ai migliori italiani del periodo, divisi in anni '70-'80 e '90, piloti del cali-

bro di Marty Smith, Danny La Porte, Brad Lackey e Ron Lechien, il “Parterre de Roi” per il 2013 prevedeva addirittura Eric Geboers, Dave Thorpe e Jean Jacques Bruno per l’Europa, da contrapporre a Chuck Sun, Guy Cooper ma soprattutto a uno dei più grandi miti del tassello, quel Ricky “Too Hip” Johnson che negli anni ’80 era una specie di icona; quasi una divinità del fuoristrada. L’organizzazione è stata, come sempre, impeccabile e quasi ti stupisci del fatto che mostri sacri di questa portata, attraversino l’oceano per misurarsi in quello che a prima vista sembra un innocuo fettucciato piatto, più adatto a una gara di minicross o a una fiera di paese ma che cambierà e di molto prima delle manche finali con buche e canale di tutto rispetto. Prendiamo posto negli alberghi riservati dagli organizzatori senza che mai qualcosa vada storto (la cura dei particolari, ti fa sentire al calduccio come se tu fossi davanti ad un camino con la tua famiglia, anche se fuori la temperatura è di 2 gradi). La sera si parte-

cipa poi alla cena che è un evento nell'evento. La storia intera del Motocross è in quella sala e vi faccio qualche nome: Andrea Bartolini, Eric Geboers (mattatore di serata), Brad Lackey (purtroppo impossibilitato a correre), Paolo Caramellino, Dave Thorpe, Ivano Bessone, Danny La Porte (reduce da un infortunio al ginocchio), Chuck Sun, Guy Cooper, Jean Jaques Bruno, Pietro Miccheli, Gualtiero Brissoni, Giuseppe Gaspardone, Franco Rossi, Michele Fanton, Cristian Ravaglia, Andrea Dovizioso (grande crossista non solo road racer), Samuli Aro, Miska Aaltonen, Deny Philippaerts e altri. Già dall'aperitivo, lo scambiarsi pareri ed esperienze con personaggi che in taluni casi hanno anche condiviso i tuoi migliori "cancelli" e che in altri, vedevi solo come divinità appese ai muri della cameretta, ha in sé qualcosa di mistico. Ti sembra davvero di far parte di quel mondo che sognavi da bambino, quando, mai avresti creduto di poterti avvicinare così tanto, da sentire i sapori,

gli odori, gli aromi e i dolori (delle sassate di chi ti precede). Tutti sono molti cordiali e la serata trascorre in giovialità e cameratismo con scherzi e piacevolezze varie, ricordando le sfide mitiche di quegli anni in cui tutti avevano qualche capello in più e qualche kilo in meno. La mattina, alle 8,00 tutti presenti per le OP e pronti per quelle che sono le entrate in pista divisi per turni. Qui iniziano ovviamente le vere emozioni, le emozioni "da dentro". Alle prove libere attendo al cancello di ingresso pista a moto spenta (ringrazio l'amico Lelio per il prestito, visto che sono ancora appiedato) quando mi si affianca Ricky Johnson che spegne la moto, mi saluta e mi allunga la mano stringendomela con vigore. Io, basito, con la gente che "ci" fotografa a tutto spiano (merito mio ovviamente) gli chiedo qualcosa emozionatissimo da sotto il casco: "Rick, are you riding now in California?" E lui:" No, not usually…..I just drive 4X4 cars" Io:" Anyway it's so great to ride with you" Lui:" It's a pleasure. Good luck my friend". Beh immaginatevi come mi sentivo. A questo aggiungete che mentre scambiavamo queste battute, di fianco a noi si posizionava Erik Geboers che dopo aver detto qualcosa a Johnson, mi saluta con un cenno e mi allunga a sua volta la mano. La gara è stata divertente sia per noi, che per il numerosissimo pubblico (l'ingresso è gratuito e per il 2014 non avete scuse per non venire) e se i comprimari come il sottoscritto, hanno arrancato nelle profonde buche formatesi su quello che avevamo definito un semplice fettucciato, i "primattori" si sono dati battaglia e anche l'agonismo, per chi ancora è in forma, è uscito allo scoperto come sempre accade nei piloti di una certa caratura. Tra una manche e l'altra, vi devo raccontare di come sia una persona, un pilota, che sempre ho ammirato per la sua guida e la sua professionalità, senza mai averlo conosciuto di persona. Dave Thorpe, colossale inglese tre volte campione del mondo, quando le 500 erano davvero 500 che, durante la foto di gruppo, si

posiziona timidamente dietro a me e ad altri dopo aver scambiato due chiacchiere sulla sua ancora notevole forma fisica. Io lo guardo e gli faccio:" Dave, mettiti davanti. Fatti vedere, sei tre volte campione del mondo" Lui mi risponde ridendo: "E' stato tanto tempo fa e qui siamo tutti campioni ad andare in moto ancora con questa passione" Ci sono voluti due minuti buoni per convincerlo ad arrivare almeno dove lo potevano immortalare un po' meglio. A fine manifestazione, non ho potuto salutarlo perché un aereo lo attendeva per tornare in Inghilterra ma la stima e il rispetto per questo enorme (in tutti i sensi) campione, si è moltiplicato anche ora che "dice" di guidare la moto saltuariamente grazie ad una semplice frase. Una semplice frase di un campione semplice, come semplici sono molti, tra tutte queste leggende

viventi. Una delle cose che mi fa amare tanto questo sport è proprio che spesso, i tuoi miti, sono appassionati proprio come te, semplicemente più dotati o fortunati o entrambe le cose, e state pur certi che come l'amico Morselli mi disse via SMS "Sarai sempre nella mia grading list" io, finche potrò, sarò sempre presente a questa manifestazione che non ha eguali in Europa e forse anche oltre oceano. Quando poi, dopo alcuni giorni, trovo sul web un paio di foto "in action" che mi vedono davanti (per poco) al mio mito di ragazzino, tale RJ "Johnson", immaginate voi le sensazioni che ho provato. Il consiglio è valido per tutti gli appassionati: tenersi liberi già fin da ora il week end di fine novembre 2014 per non mancare a una manifestazione che incarna veri momenti e tanti pezzi di storia; credetemi, ne vale la pena.

GRAFICA: LUCIO BUSELI

Alessio Della Mora. La stagione perfetta e un futuro in rosso

La stagione vincente del pilota settempedano, raccontata direttamente dal protagonista, con le anticipazioni sulla prossima per il 2014.

Testo e foto **Piergiorgio Casavecchia**

E' una domenica mattina di Dicembre, c'è sole ma un vento gelato che spazza il S. Pacifico, ed ecco che puntuale come al solito arriva il furgone scuro del settempedano più veloce del momento: Alessio Della Mora. Accompagnato da fidanzata e sorella, e dalla sua nuova moto, mi viene incontro con il suo immancabile sorriso. Alessio è così, un ragazzo semplice e gentile, quasi non sembra un crossista per come lo si vede da fuori ma le doti del campione ci sono tutte a partire dalla disponibilità. Quest'anno per il diciottenne marchigiano è stato perfetto, vittoria a mani basse sia nell'italiano MX1 under 21 che nel regionale Marche MX1 top rider con un Trofeo delle Regioni che.. grida vendetta. Abbiamo ripercorso con lui la stagione appena terminata parlando del suo futuro che lo vedrà impegnato con una nuova moto in un nuovo team. Alessio non è tipo di molte parole, sicuramente molti più fatti, ma inizia con noi, questo "sforzo".

XL: Parliamo di questa stagione che ti ha visto protagonista assoluto visti i tuoi successi, ma non tutto era iniziato nel migliore dei modi, la scelta di passare al 450 con il tuo nuovo team, Omero – Medei racing, è avvenuta praticamente a ridosso dell'inizio del campionato italiano:
AdM: Esatto, è stata una scelta dell'ultimo minuto anche se a dire il vero avevo passato l'inverno allenandomi con quella che è stata poi la mia moto, ma i programmi in partenza erano quelli di utilizzare il 250. Dopo aver affrontato gli internazionali con risultati deludenti abbiamo cambiato strada facendo la scelta giusta direi. E' stato bello affrontare queste tre gare e ho avuto l'occasione di allenarmi sulla sabbia in Sardegna prima dell'inizio della stagione anche se per troppo poco tempo. Questo tipo di terreno necessità di un sacco di lavoro in più. Il 450 è la mia moto, mi sono trovato a mio agio da subito, anche se la decisione è arrivata solo una settimana prima della gara inau-

gurale di Montevarchi e infatti, ho pagato un pochino dazio per questo.

XL: Parliamo del campionato italiano, dei momenti migliori e di quelli più difficili e delle gare di Odolo e Cavallara, le gare che hanno lasciato aperta qualche polemica.

AdM: Le gare sono andate tutte abbastanza bene ed ho raccolto degli ottimi piazzamenti nell'arco di tutta la stagione. Sono andate decisamente meglio negli appuntamenti di Castiglione del Lago e di Fermo, pista marchigiana che conosco molto bene, con un quarto ed un terzo posto assoluto in cui sono riuscito a partire bene e a mantenere il ritmo dei migliori. La gara più complicata è stata quella di Montevarchi per i motivi che ti ho già detto e poi Odolo e Cavallara. Posso dire, per quello che mi riguarda che non ho condiviso la decisione di fermare gara due nella penultima tappa, quando, per assurdo, si girava meglio con la pioggia che con l'asciutto, mentre per l'ultima gara, a Cavallara, che le previsioni erano sfavorevoli alla disputa della gara non era un mistero anche se, purtroppo, i regolamenti sono questi e sono stati applicati. Se fosse stato per me, avrei rimandato la gara avvertendo tutti qualche giorno prima per non far muovere nessuno ma è facile parlare a posteriori. E' stato un vero peccato comunque."

XL: Quest'anno hai avuto l'occasione di correre le due tappe italiane del mondiale cross MX1, ci racconti un po' come hai vissuto questa esperienza e le cose che ti sono rimaste impresse?

AdM: Partecipare al mondiale, è sempre stato un sogno per me e finalmente si è avverato. Un'esperienza fantastica che mi ha fatto capire, che c'è ancora molto da lavorare. Il livello dei migliori è mostruoso, anche se credo non sia impossibile arrivarci vicino ma quello che mi ha colpito maggiormente è tutto l'ambiente che vi ruota intorno, grande fascino e soprattutto una grande professionalità, spero

che un giorno potrò ambire a fare più di qualche GP.

XL: Seguendoti per gran parte della stagione ho visto che quello che ti è mancato particolarmente è stato, fare delle belle partenze. Ti sei trovato in molte occasioni a dover risalire da dietro

AdM: Hai perfettamente ragione, le partenze sono ancora un mio tallone d'Achille, se non parti bene tutto si complica perché rimontare, dove il livello degli avversari è più alto, diventa veramente problematico. Lo spunto è sempre abbastanza buono ma a volte tendo a staccare troppo presto alla prima curva e mi ritrovo a dover rimontare. Le migliori partenze le ho fatte a Castiglione e a Fermo dove avevo un maggior feeling. Dovrò lavorare molto su questo particolare in inverno per poter risolvere questo mio difetto.

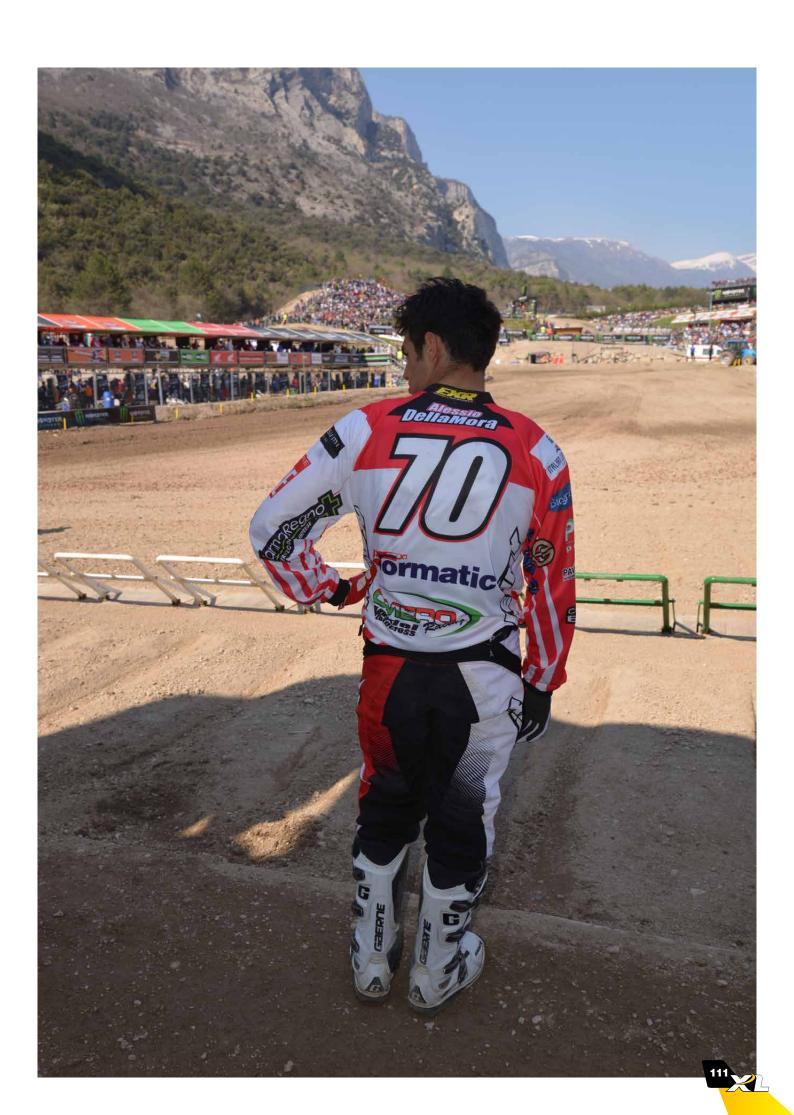
XL: Parliamo un attimo del regionale Marche

AdM: Sono molto contento di aver vinto anche il titolo nel campionato umbro-marchigiano che è uno tra i più competitivi in Italia. L'organizzazione e i tracciati di questo torneo sono di prim'ordine anche se qualche volta si poteva fare meglio. Portare a casa la vittoria è stato motivo di grande orgoglio per me. Onore anche al mio rivale Barattini che mi ha dato del filo da torcere in parecchie occasioni.

XL: L'importanza di avere sempre con te genitori, sorella e fidanzata, che non ti lasciano praticamente mai.

AdM: ..e mi sento veramente fortunato ad averli sempre accanto. Sono una parte fondamentale per me nell'affrontare le gare, sono la mia forza e il mio conforto nei momenti più complicati. Mi aiutano tanto e con loro mi sento molto più sicuro nell'affrontare tutti i miei impegni, non smetterò mai di ringraziarli.

XL: Indossi già i nuovi colori del Pardi

EXR
Alessio
DellaMora
70
ormatic
GAERNE

racing. Quali sono i programmi per il prossimo anno.
AdM:Sono molto contento della scelta fatta, torno a correre con Honda con cui ho affrontato altre stagioni in passato. Giuliano e tutto il suo staff, veramente molto professionale, sono le persone giuste per affrontare il prossimo anno. Mi trovo già molto bene, anche con gli altri ragazzi che corrono nel team, anche se abbiamo iniziato da poco gli allenamenti . Con la moto mi trovo già a mio agio e il feeling non può che migliorare. I nostri programmi per il 2014 sono impegnativi: Internazionali d'Italia, il campionato Italiano e il Supermarecross, poi se le cose andranno bene magari si potrà fare qualcos'altro.

XL: Qui l'allusione ci porta a pensare a qualche prova di MXGP ma vedremo più avanti. Ora, i ringraziamenti di rito, dopo questa stagione da incorniciare.
AdM: Innanzi tutto volevo ringraziare il team Omero-Medei per il grande supporto che mi ha dato in questa bellissima stagione, il moto club Settempedano che mi aiuta con le licenze e gli sponsor che mi hanno sostenuto nell'annata : Tormatic, Ser Edil e Deco. Ringrazio ancora una volta la mia famiglia e la mia fidanzata per tutto quello che fanno per me e poi ringrazio voi per questa intervista.
Alessio si alza saluta e si dirige subito al furgone per cambiarsi, una mattinata di allenamento lo aspetta e noi invece, lo attendiamo all'apertura della prossima stagione per vedere nuovi progressi in pista, perché se c'è una cosa dove Alessio è già un campione è nel comportamento al di fuori dei campi di gara. Sempre un saluto per tutti e sempre pronto a scherzare con tutti. Un bravo ragazzo con la sua grande passione che di certo lo porterà molto lontano.

LA TUA DOSE QUOTIDIANA DI MX

Il non Nazioni

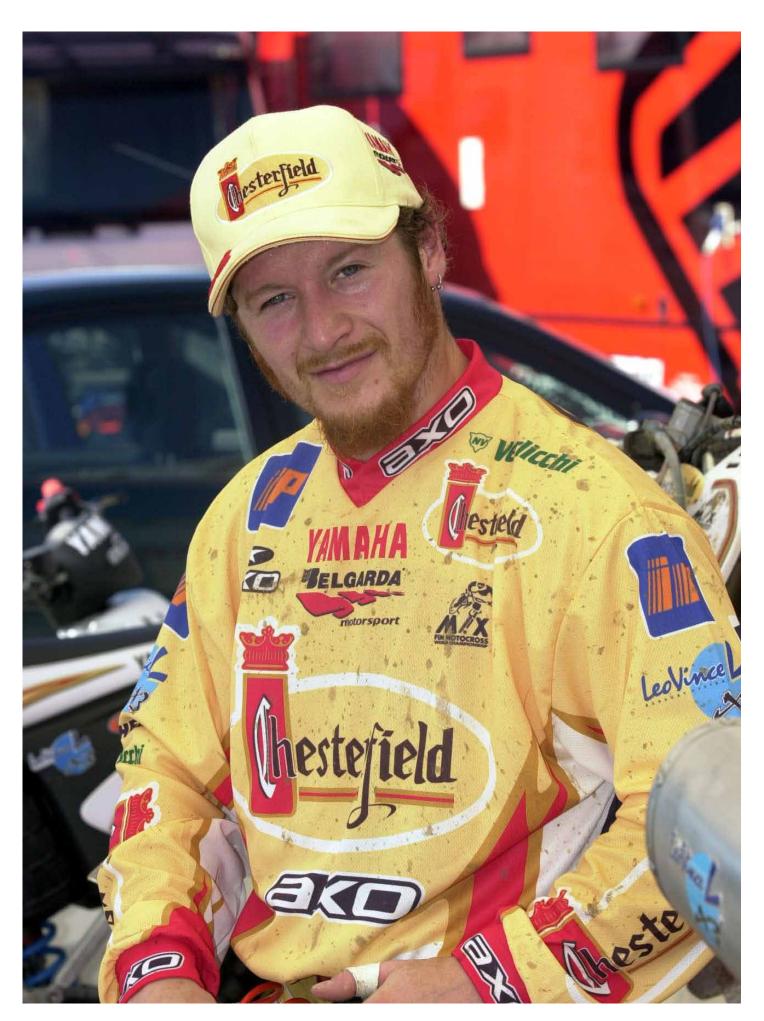
2002 una data indimenticabile per la storia del MXoN

di **Nicola Paoletti** foto **archivio Stefano Taglioni**

Il 2002 è stato l'anno anomalo per il Motocross delle Nazioni. Dopo l'unica edizione svoltasi negli USA nel 1987, il "Motocross des Nations" doveva sbarcare nuovamente sul suolo Americano quando, in quegli anni, l'organizzazione dei Mondiali Motocross era gestita dalla DORNA, l'ente che organizzava anche il Mondiale di Velocità. In quel periodo, le critiche verso la DORNA erano oramai diventate una "cosa comune". Le scelte fatte dal promoter, tra le quali quella di svolgere le gare del Mondiale MX in manche unica, avevano sollevato malcontento per quella che sembrava una "snaturalizzazione" dello sport. La notizia dello svolgimento del Nazioni in USA venne abbracciata da tutti con entusiasmo; si tornava in casa degli avversari numero uno, una visita di "cortesia" dopo i fatti terroristici dell'anno prima, che fecero desistere gli USA dalla trasferta di Namur. Tutti si aspettavano un qualche nome altisonante per la scelta della pista: Glen Helen, Budds Creek, Washougal, Unadilla, o altro. Come tutti ben sanno, il panorama Statunitense vanta una varietà e una qualità di piste senza confronti, e non appena uscì la "nomination", creò scandalo la scelta di una fantomatica pista in un'area soprannominata "Competition Park", ubicata a San Jacinto, una località in mezzo al nulla tra Los Angeles e Phoenix. Il fatto che fosse stato deciso tutto con dieci mesi di anticipo faceva comunque sperare in un'organizzazione che avrebbe portato a termine con successo l'allestimento della pista, il paddock, le tribune e tutti i servizi necessari in un'area desertica e pianeggiante anche perché, nel mezzo di quel vero e proprio posto desolato, in un terreno concesso dallo Stato alla riserva Indiana dei Soboba, non vi era

nulla. La location era una squallida radura pianeggiante ai piedi del deserto e quel terreno, di proprietà Federale, era concesso in locazione gratuita alla tribù Indiana dei Soboba, che era totalmente ignara dell'allestimento di questa gara Internazionale di, come la chiamavano loro, "Motor Cross". Malcom McCassey, il promotore statunitense, aveva infatti preso accordi con la Dorna, aveva scelto la location dove costruire da zero la pista, ma senza chiedere permessi ai legittimi "abitanti" e locatari dell'area. Le ragioni per le quali sia potuta succedere una cosa del genere, per cui sia stato scelto quel posto assurdo e un personaggio senza garanzie, erano e rimarranno per sempre veramente inspiegabili...o quasi. Unica cosa certa, rimane ancora oggi il fatto che la Dorna e l'organizzatore Malcom McCassey sono stati i diretti responsabili di quel fallimento organizzativo che portò alla quasi scontata cancellazione della gara poco prima del "fatidico giorno". Inutile elencare nel dettaglio le problematiche scaturite a seguito dell'annullamento dell'evento, con Team, piloti e soprattutto tifosi, che si sono visti eliminare la gara ad una settimana dallo svolgimento, con non pochi problemi logistici, di viaggio, di rimborsi. L'organizzazione Americana cercò di rifarsi la faccia organizzando il weekend successivo a Glen Helen una gara Internazionale: la "World Cup of Motocross", per dare un "contentino" ai numerosi tifosi che avevano già organizzato la trasferta e che già si trovavano in USA. La gara fu effettuata copiando fedelmente la formula del Nazioni, ma con un livello dei Team partecipanti molto inferiore a quello che tutti si aspettavano; vinse l'Australia con Chad Reed dominatore. In Europa invece, la settimana successiva l'annullamento, la

Dorna cercò di fare i cosiddetti "salti mortali" per organizzare il Nazioni 2002 altrove. Come immediata soluzione, si pensò a ospitare l'evento in Spagna, che diede la sua disponibilità per il weekend del 20 ottobre (tre settimane dopo la data originale) sulla pista di Bellpuig, già teatro di gare del Mondiale, ma a quel punto, le spese da sostenere da parte dei Team per riorganizzarsi, i contratti in scadenza o in rinnovo dei piloti con le nuove moto, gli stessi piloti gia in vacanza o in infermeria per "tagliandi" vari, nonché una visibile indignazione da parte di molti verso la Dorna dopo i fatti accaduti, fecero arrivare sulla pista di Bellpuig un numero di squadre limitato e con nomi di poco spessore. Per l'occasione, venne collaudata anche una nuova formula di gara: una super finale alla quale parteciparono le migliori dodici squadre con i tre piloti di ogni nazione contemporaneamente impegnati in pista che potevano partecipare con moto di qualsiasi cilindrata a libera scelta e con la classifica redatta in base ai due migliori risultati di ogni squadra (uno scarto). Un'atmosfera rilassata e una splendida giornata autunnale con diecimila tifosi presenti fece da cornice al Trionfo Italiano. L'Italia infatti, fu l'unica squadra che si presentò con una formazione di rilievo schierando in pista Andrea Bartolini, Alex Puzar e Chicco Chiodi. Sei titoli Mondiali in tre e unici Campioni del Mondo in pista. Le altre nazioni si presentarono con piloti come Crockard, Karlsson, Theybers, Bethys, Pyrhonen, Iven, Lyndhe e un giovane Leok. Nulla al confronto dell'esperienza e le capacità dei tre Campioni del Mondo Italiani. Nella finale "secca" della domenica, il pilota di casa Javier Garcia Vico, vinse la gara di fronte al pubblico amico dopo essersi involato al comando passando al primo giro Andrea Bartolini che era scattato in testa e che riuscì a reggere il passo, anche se fuori forma, mantenendo agevolmente la seconda piazza dopo

Chesterfield
YAMAHA
BELGARDA
motorsport
Chestefield
LeoVince

che gli venne segnalata la posizione di Chiodi, appena dietro a lui. Nelle retrovie, tra piloti comprimari ma pur sempre veloci, ci furono parecchi sorpassi e infatti, sebbene la squadra del Belgio era fortemente rimaneggiata e priva dei suoi famosi assi, si dimostrò, come sempre una delle nazioni più coriacee nella gara a squadre. Iven, Theybers e Priem ce la misero tutta, ma di fronte ai nostri Campioni azzurri (ance se fuori allenamento) non ci fu nulla da fare. In virtù del secondo e del terzo posto di Bartolini e Chiodi, l'Italia vinse con il punteggio più basso (5 punti), il nono posto di Puzar fu "scartato" e il trofeo Chamberlain tornò di nuovo "azzurro"con i nostri portacolori raggianti e divertiti a sollevare meritatamente la Coppa sul gradino più alto del podio. Secondo posto per il Belgio, e ottimo terzo posto della Finlandia con Vehvilainen protagonista di un ottimo quarto posto in finale, dietro a Chio-

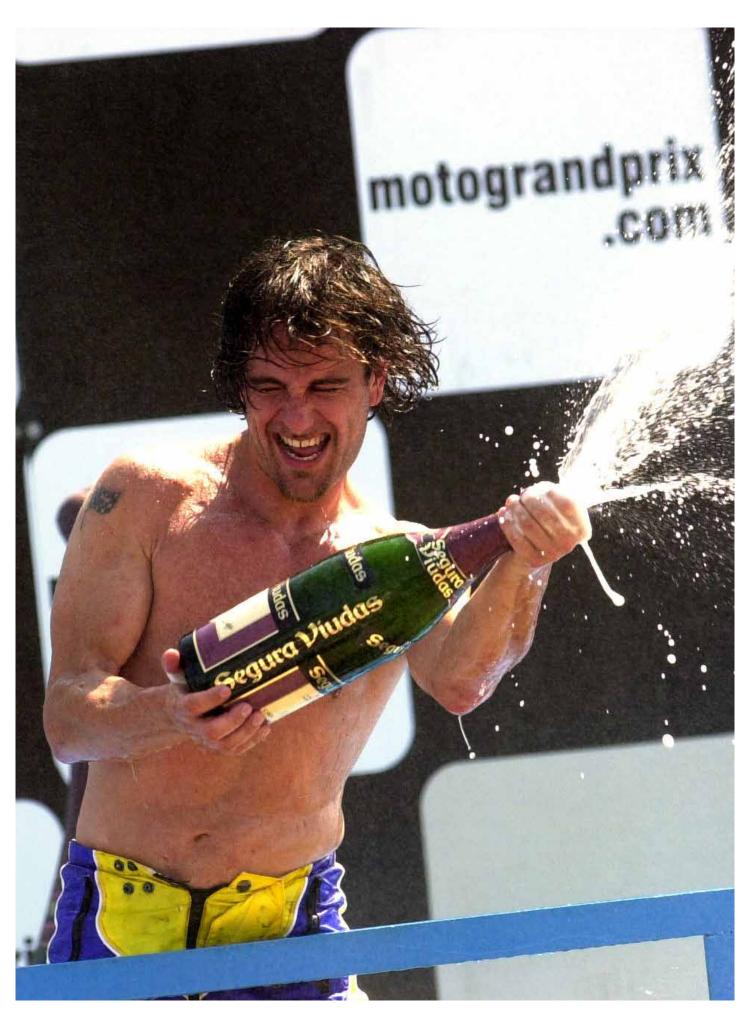
di, e coadiuvato da una bella gara dei compagni di squadra Kovalainen e Pyrhonen. Quarto posto per i padroni di casa: la Spagna. Vico risultò il vincente della giornata, ma purtroppo il supporto dei suoi due compagni di squadra Oscar Lanza e Aaron Bernardez non fu sufficiente alla Spagna per salire sul podio. Queste furono le dichiarazioni "a caldo" dei tre piloti azzurri.

Andrea Bartolini: "La mia condizione fisica era veramente scarsissima: sono appena rientrato dalle vacanze. Nella finale sono partito in testa ma Vico mi ha passato quasi subito. Ho provato a stare con lui, ma dopo dieci minuti ho avuto un calo e non sono più riuscito a mantenere il suo ritmo. Mi hanno segnalato che Chiodi era dietro di me e si stava avvicinando e così ho mantenuto la posizione non prendendo rischi per portare a casa il risultato di squadra"

Alessio Chiodi: "Sono felicissimo, anche se non si può paragonare questa vittoria con quella del 1999 in Brasile. Ogni gara è differente, noi eravamo i favoriti sin dall'inizio perchè non si sono presentati tanti piloti di altissimo livello come in altre edizioni. Comunque, oggi ho fatto la mia gara con la stessa concentrazione e grinta come se corressi proprio contro Pichon, Everts e compagnia. Una gara come questa non va mai presa alla leggera!"

Alex Puzar: "Questa è la mia prima vittoria del Nazioni. Ovviamente devo ringraziare Andrea e Chicco per il risultato finale. Non è stato facile per me correre con la moto "grossa" visto che ero abituato al mio 125. Certo che c'è soddisfazione ad essere qui sul gradino più alto del podio a sventolare il nostro tricolore".

La seconda stella sulla maglia della nazionale azzurra del cross arrivò per merito di Andrea, Chicco, e Alex che in quel giorno, diedero vita ad un'impresa comunque storica. L'edizione 2002 del Motocross delle Nazioni, entrò di diritto nella storia delle grande imprese del motocross azzurro. L'Italia fu in grado di allestire all'ultimo minuto una squadra fortissima, con tre Campioni del Mondo, e ancora oggi incuriosisce come spesso sembri così complicato coinvolgere squadre e piloti per una gara cosi prestigiosa.

Classifica finale individuale: 1. Javier Vico Garcia (Spain) 2. Andrea Bartolini (Italy) 3. Alessio Chiodi (Italy) 4. Jussi Vehvilainen (Finland) 5. Peter Iven (Belgium) 6. Danny Theybers (Belgium) 7. Joke Karlsson (Sweden) 8. Marco Kovalainen (Finland) 9. Alex Puzar (Italy) 10. Thierry Bethys (France) 11. Antti Pyrohonen (Finland) 12. Oscar Lanza (Spain) 13. Johnny Lindhe (Sweden) 14. Serge Guidetty (France) 15. Tanel Leok (Estonia) 16. Gordon Crockard (Ireland) 17. Christophe Martin (France) 18. Avo Leok (Estonia) 19. Josef Dobes (Czech Republic) 20. Saso Kragelj (Slovenia)
Classifica finale a squadre. 1. Italy (5 pts) 2. Belgium (11 pts) 3. Finland (12 pts) 4. Spain (13 pts) 5. Sweden (20 pts) 6. France (24) 7. Estonia (33) 8. Czech Republic (40) 9. Ireland (43) 10. Suisse(47) 11. Slovenia (50) 12. Denmark (63)

PASSA L'INVERNO AL MEGLIO CON I POWERDAYS - SCARICA IL VOUCHER DA 50 €* ED UTILIZZALO PRESSO IL TUO CONCESSIONARIO UFFICIALE DI FIDUCIA PER L'ACQUISTO DI ARTICOLI KTM POWERWEAR E POWERPARTS.

WWW.KTM.COM/POWERDAYS

* Scarica il voucher da 50 € e fai tuoi gli articoli PowerWear più *caldi* dell'anno, tutti nuovi e dal look *fresco*, come la neve che cade dal cielo. Fai un regalo anche alla tua moto: un sacco pieno di articoli KTM PowerParts – per garantirle migliori performance e un look più accattivante nella prossima stagione! Ogni voucher è valido per una sola persona e per acquisti del valore minimo di 150 €. Promozione valida dal 2 dicembre 2013 al 18 gennaio 2014.

SPONSOR UFFICIALE GP D'ITALIA MOTOCROSS
- MAGGIORA 16/06/2013 -

SPHERA È PRESENTE NEL CAMPIONATO
DEL MONDO MOTOCROSS
CON ALESSANDRO LUPINO

Oltre i trent'anni **ma non li** dimostrano!

Correva l'anno 1981 quando questa creatura, veniva prodotte a misura d'uomo (o quasi) e cavalcata dai piloti del tempo. Mostri di acciaio dotati di una potenza esagerata che, abbinata all'accoppiata "setting sospensioni-ciclistica", a volte molto meno esagerate se non addirittura sottodimensionate, mettevano in difficoltà anche i più smaliziati campioni dell'epoca.

Testo **redazione XL motocross** Foto **Enzo Tempestini**

Negli anni ruggenti del cross, la tedesca Maico ricopriva un ruolo di vertice e i tanti successi che otteneva nei vari campionati, ne erano la testimonianza. Affidata alle cure dell'allora importatore italiano Basilio Portelli e messa nelle mani del funambolo Maurizio Dolce, nel 1981 si aggiudicò il titolo italiano della categoria, replicato poi, l'anno successivo sempre con Dolce al manubrio. Ancora fedele al telaio doppia culla, si caratterizzava per il forcellone quasi a "banana" in luogo dei bracci oscillanti, praticamente dritti, utilizzati dalla concorrenza e per la notevole inclinazione dei due ammortizzatori dell'italiana Corte e Cosso. Coadiuvata da una forcella a perno avanzato di produzione della stessa Maico, il setting di questa potente macchina da guerra tedesca, risultava difficile da bilanciare ma comunque efficace ogni qualvolta si raggiungeva il miglior compromesso. Non a caso, un pilota irruente, come era Maurizio Dolce riusciva a tirare fuori la

vera cavalleria di questa moto, sfruttandone a pieno il potenziale e plasmando il suo stile di guida proprio in base alla difficoltà di utilizzo della potenza massima del propulsore tedesco. Il motore, distinto per il classico blocco "schiacciato" caratteristico delle produzioni Maico, aveva l'aspirazione con immissione diretta nel cilindro mentre nelle altre concorrenti faceva, gia da tempo, capolino il sistema ad aspirazione lamellare. Particolare conformazione era stata data all'impostazione del telaio con il complesso sella – serbatoio che andava a formare una specie di "V" che però in questa versione 1981 non raggiunse l'apice dell'esasperazione, ottenuta da Maico negli anni precedenti soprattutto con i modelli da 250 c.c. Assemblata con semplicità, ma con precisione teutonica, questa moto era l'anello di giunzione tra le più spartane moto italiane e le giapponesi, che facevano il loro ingresso in massa sui nostri mercati dominati fino a quel momento dai mezzi made in Europa.

SAMUEL ZENI // MX2

Sono i **dettagli** a fare la differenza

tra buoni piloti e **veri campioni**

#ALFREDO TACCAE STACCA

Preparazione **fisica**

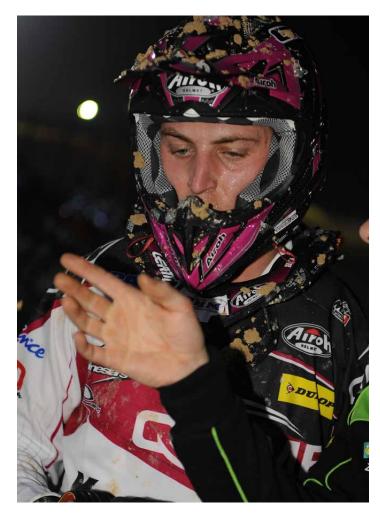
Aspetti mentali del motocross // parte 2

di **Roberto Manzaroli**

SCUSE

La peggiore abitudine che possa prendere un pilota è quella di trovare sempre delle scusanti nel caso in cui il risultato di una gara non sia stato soddisfacente o al di sotto delle sue o altrui aspettative; prendere delle scuse significherà non essere in grado di accettare le proprie responsabilità rendendo difficile e complicato il reale approccio ad un corretto atteggiamento comportamentale nella vita sportiva ed in quella di tutti i giorni, nei rapporti con gli altri ma soprattutto con se stessi. Un pilota che si nasconde dietro a delle banalissime scuse troverà molto semplice e comodo utilizzarle tanto più frequentemente ed ogniqualvolta si verrà a trovare in difficoltà, esse potrebbero divenire una condizione di dipendenza naturale in quanto sarà sempre più facile aggrapparsi ad esse; nella sua mente si svilupperà una sorta di senso di colpa il cui atteggiamento assunto per sfuggirne sarà quello di crearne ancora altre e di entità tale da condurlo in un deleterio circolo vizioso che lo porteranno al risultato di sentirsi ancora più colpevole e probabilmente inconsciamente più frustrato. Siate sempre i primi ad ammettere ed accettare le proprie responsabilità, siate onesti con voi stessi ed ammettete i vostri errori, questo sarà l’atteggiamento giusto per maturare, crescere e farsi apprezzare ancora di più dagli altri.

DETERMINAZIONE

E’ uno degli aspetti mentali essenziali per un pilota e per le gare, non importa se si è primi o ultimi, non bisogna mai smettere di credere nelle proprie capacità e provare a dare sempre il massimo fino alla bandiera a scacchi, mai lasciarsi prendere dal sopravvento, dallo sconforto e mollare davanti alle difficoltà. Senza

la giusta determinazione un pilota non sarà mai in grado di trarre dei vantaggi concreti e non si troverà mai nella condizione di sfruttare tutte le opportunità che possono presentarsi nell'arco di una gara o di un campionato; tra di esse la voglia di vincere è sicuramente la più grande risorsa, la molla che permetterà di vivere ogni momento alla continua ricerca della conquista degli obiettivi prefissati. Da dove esce questo particolare stato mentale è difficile da spiegare ed identificare, certamente è una particolare condizione psicologica interiore di colui che riesce a tirare fuori tutto il meglio di se nei momenti difficili, in quei frangenti ove l'equilibrio psicologico è l'ago della bilancia tra una buona ed una cattiva prestazione, il momento che porta a dovere decidere se tentare un sorpasso al limite o desistere attendendo un occasione migliore e che forse non capiterà, ad impostare una gara in rimonta aggredendo ogni curva e singolo tratto del tracciato o gestire nei momenti di difficoltà la posizione e l'affaticamento fisiologico quando la moto tende oramai a sfuggire al controllo.
Trovarsi ad avere situazioni di inferiorità rispetto agli avversari come per esempio potrebbe essere un mezzo tecnicamente inferiore, la mancanza di sponsor o del giusto supporto, gli infortuni, ecc sono situazioni di grande motivazione e di grande spinta emotiva ad essere determinati; i sacrifici fatti, le tante ore di allenamento, km e km percorsi per le trasferte daranno quella importante forza mentale necessaria a trovare la giusta determinazione; sono quelle condizioni particolari che mettono alla prova la forza e lo spessore del carattere, doti forse innate ma che prendono forma dal background dell'atleta, dal suo vissuto e dalle sue personali esperienze e che sicuramente hanno un grande peso sia sul risultato della prestazione che sulla voglia di raggiungere i

risultati sperati.

INTELLIGENZA

(Tony Cairoli Docet)
Il pilota è molto più razionale ed intelligente nelle scelte quando è consapevole di quelli che sono i suoi punti di forza e solo dopo avere verificato quelle che sono le debolezze degli avversari; esso non si preoccupa di situazioni impreviste o di problemi banali, non corre prendendo rischi inutili ma con la consapevolezza di valutare le conseguenze in funzione dell'importanza che esse hanno. E' molto importante nell'arco di una stagione o durante una gara sapersi gestire evitando di prendere rischi innutili e salvaguardare l'integrità fisica allontanando il rischio di eventuali infortuni, semplici o gravi che siano rallenterebbero la programmazione, gli allenamenti in palestra e le uscite in moto con il risultato di compromettere irrimediabilmente la stagione. Sapere comprendere quali sono le fasi più redditizie della gara per portare ad attaccare ed essere sufficientemente aggressivi e determinati, a stare lontani dai guai lasciando magari sfilare l'avversario che guida oltre i suoi limiti con il rischio di coinvolgerci in una caduta e attendere il momento opportuno ed un suo errore per sferrare l'attacco decisivo cogliendolo di sorpresa nel punto del tracciato a noi tecnicamente favorevole, sapere leggere ed interpretare le varie fasi di gara cercando di cogliere i momenti opportuni e congeniali per dare il massimo, cercare di scappare subito dopo una buona partenza consci delle proprie capacità o attendere l'evolversi dei primi giri per poi recuperare posizioni impostando il proprio ritmo quando essa non è stata perfetta, oppure anche attaccare subito per recuperare velocemente terreno e riprendere le posizioni che contano lottando con l'avversario diretto che sta fuggendo. Il pilota intelligente sa come cuocere l'avversario, sa come indurlo all'errore o a sfiancarlo psicologicamente non solo in pista durante la gara ma anche fuori; sa distinguere e gestire una giornata difficile in una pista non congeniale e/o pericolosa impostando un ritmo tale da non commettere errori e/o battute d'arresto cercando di raccogliere il massimo che gli è consentito, sa comprendere quando è necessario o meno il rientro in pista dopo un infortunio non ancora completamente recuperato o attendere una condizione migliore per rimettersi in gioco.

PAZIENZA

E' un importante dettaglio nella carriera e nella crescita di un pilota e senza la quale si rischia di limitare notevolmente il proprio potenziale ed il proprio valore; nell'arco di una stagione si devono sempre prevedere ed aspettare delle battute d'arresto, dei periodi bui ed errori che per una determinata serie di motivi o eventi (come può accadere per esempio a causa di un infortunio o di scarsa condizione fisica e mentale) i risultati non arrivano o tardano ad arrivare; ebbene da certe

situazioni dovrete imparare ad osservare e valutare con spirito obiettivo la causa al fine di poterne trarre un utile motivo di crescita ed incrementare il vostro bagaglio di esperienze.
La pazienza è una componente che permetterà di crescere e migliorare le abilità tecniche, fisiche e mentali, passo dopo passo, giorno dopo giorno creando traguardi raggiungibili ed obiettivi realistici dedicandoci necessariamente i giusti tempi di sviluppo, di apprendimento e di consolidamento. La storia delle competizioni insegna che è impossibile avere tutto e subito, piloti impazienti di raggiungere velocemente certi risultati difficilmente riusciranno nel loro intento, comprometteranno inevitabilmente la loro crescita sportiva incuranti di trarre utili e impagabili insegnamenti dalle lezioni che la pista e la vita riserva.

OCCASIONI - OPPORTUNITA'

Sono molti i piloti che considerano essere una questione di fortuna od un semplice caso l'opportunità o le occasioni che si possono presentare durante la carriera o la gara, essere nel posto giusto al momento giusto per trarre dei vantaggi ed approfittare di una determinata situazione dipende dall'impegno continuativo e dal desiderio che esso avrà nel cercare di raggiungere gli obiettivi prefissati. Lavorare, allenarsi, impegnarsi a migliorare sempre, giorno per giorno con la volontà e la passione che necessariamente devono avere coloro che decidono di vivere l'esperienza delle gare e delle competizioni, per cercare di divertirsi sempre in pista ed essere sempre più protagonisti in gara; stare ad aspettare ed attendere che qualche cosa accada difficilmente regalerà l'occasione e la giusta opportunità per crescere e migliorarsi.

Roberto Manzaroli

FULL GAS Motorsports
Personal Trainer

WWW.FULLGAS1.COM

DA NOI TROVI REGALI...

.. PER TE..

.. PE

GIOCA CON LA NOSTRA LOTTERIA

IL BABBO NATALE DEL FU

info@mxgeneration.it Tel. 349 5887574

ER LEI..

.. PER L'AMANTE!!

A... PUOI VINCERE 100 EURO!!!

GRAFICA: LUCIO BUSELI

ALPINESTARS BIONICH TECH JACKET

Studiato per sopportare le sollecitazioni estreme di cross ed enduro, l'Alpinestars Bionic Tech Jacket è un capo ultraleggero e versatile con protettori certificati CE intelligentemente incorporati nella sua robusta struttura. Ogni componente è studiato in dettaglio per fornire livelli superiori di ventilazione ed ergonomia. Prevista l'integrazione con l'Alpinestars Bionic Neck Support.

STRUTTURA

- Struttura principale in tessuto tecnico stretch Elastan, altamente traspirante e con memoria di forma.
- Pannelli in Cordura posizionati strategicamente per migliorare durevolezza e resistenza all'abrasione.
- Componenti studiate per creare un capo a ridotta densità di materiale estremamente leggero, sottile e ventilato.
- Vestibilità versatile, modulare e personalizzabile per le diverse attività fuoristradistiche grazie a:
  - Imbottitura staccabile comfort
  - Laccetto sui reni V-strap
  - Chiusura maniche a lacci
  - Maniche staccabili
  - Completa compatibilità con protezioni BNS

CAPACITA' PROTETTIVE

- Innovativo protettore torace certificato CE con inserti in materiale tecnico antiurto in EVA che si modella sul fisico del pilota.
- Protettori spalle e gomiti di alto livello, certificati CE, contraddistinti da:
- Imbottitura polimerica termoformata 3D per comfort e protezione dagli impatti
- Protettore a doppia coppa per eccellenti doti di flessibilità e range di movimento
- Coppe protettori asimmetriche per estendere le superfici protette e garantirne un profilo capace di assicurare una calzata aderente, mantenere la protezione in sede e ridurre le rotazioni indesiderate.
- Paraschiena staccabile per migliorare ulteriormente la ventilazione ed adattabile per l'integrazione con il BNS.
- Pannelli protettori realizzati in robusta mescola polimerica K-RESIN® ottimizzata per flessibilità e leggerezza. I gusci sono ventilati con canalizzazione dell'aria per migliorarne il flusso e prevenire accumuli di calore.

PERSONALIZZAZIONE

- Innovativo sistema Cross Lacing (CLS) per il fissaggio delle maniche con cordelle elastiche e microfibra traspirante per una vestibilità leggera e personalizzabile. Il sistema CLS riduce in maniera significativa il rischio di gonfiaggio degli avambracci.
- Comode fibbie sulle spalle per l'integrazione con il BNS Alpinestars.
- Cintura elastica con sistema TPR in zona reni per una vestibilità sicura e personalizzata.
- Cerniere autobloccanti di alto livello YKK per la chiusura principale e su maniche staccabili per garantire la sicurezza.
- Logo a stampa siliconica su tutto il capo per mantenere in posizione la maglia.

Per maggiori informazioni visitare il sito: www.alpinestars.com

ALPINESTARS TECH 10

Il Tech 10, lo stivale di riferimento nel cross, è stato aggiornato con innovazioni come un sistema di chiusura a ganci leggero e durevole, e protettori caviglia anatomici per migliorare prestazioni già formidabili. Un pannello mediale dotato di avanzate protezioni in gomma migliora il contatto con la moto, mentre una struttura evoluta favorisce il feeling nel contatto con cambio e freno posteriore. Il Tech 10 è comodo fin dal primo giro, pur prendendosi cura dei campioni dal cancello di partenza fino alla bandiera a scacchi.

- Struttura stivale studiata con avampiede anatomico e zona dita ribassata per migliorare la cambiata e il feeling con il freno posteriore.
- Tomaia leggera che unisce pelle primo fiore con sofisticata microfibra e un guscio protettivo resistente alle abrasioni in TPU.
- Placca tibiale e protezioni mediali Alpinestars in TPU realizzate in pezzo unico per una maggior stabilità ed integrità strutturale. La placca tibiale anatomica vanta un sistema a doppia chiusura con linguetta in microfibra e Velcro® per una chiusura precisa e gancio leggerissimo e microregolabile. Protezione tibia dotata di sistema a lamelle in TPU studiata per prevenire le iperestensioni frontali ed offrire un miglior controllo delle flessioni.
- Design ergonomico innovativo per le zone di flessione mediali e laterali per supportare al meglio le zone anteriore e posteriore e contribuire alla prevenzione di forze torcenti dannose nella zona caviglia.
- Pannello mediale realizzato in pezzo singolo con polimeri formulati specificamente per una maggior stabilità ed integrità strutturale, che comprende inserti in gomma per il massimo del grip nel contatto con la moto ed una maggior resistenza all'abrasione.
- Protettori anatomici tallone in TPU per offrire resistenza agli impatti con l'innovativo sistema Alpinestars a lamelle sul posteriore in polimeri duri antishock per proteggere il tallone. Protezione posteriore contro l'iperestensione.
- Innovativa protezione monopezzo bimescola iniettata che integra una piastra in acciaio, un rinforzo in zona dita e un protettore rigido alluce co-iniettato. La struttura è molto resistente ad abrasione ed impatti, migliorando la durevolezza generale dello stivale e il suo profilo.
- Nuova suola bimescola integrata senza soluzione di continuità nella struttura base multidensità con supporto incluso. La suola offre durevolezza, grip sulle pedane e feeling di livello superiore.
- La soletta centrale è facilmente sostituibile; Alpinestars offre un servizio completo di risuolatura e riparazione dello stivale.
- Innovativo sistema di chiusura dei ganci con ponticelli in alluminio ad alta resistenza, registri con memoria e sistema a sbloccaggio rapido autoallineante per una chiusura facile e precisa e migliori prestazioni alla guida. Le cinghie dei ganci sono realizzate in TPU per migliorare la flessibilità frontale. Tutti i ganci sono sostituibili.
- Inserti in microfibra estesi per prevenire l'infiltrazione di acqua e sporco.
- L'interno in politessuto con schiuma 3D a celle aperte è dotata di antiscivolo in zona tallone per mantenere il piede in posizione corretta nello stivale.
- Lo stivale Tech 10 è certificato CE.

RINFORZO CAVIGLIA INTERNO

- L'innovativo rinforzo biomeccanico interno è dotato di barre di torsione a C nelle zone mediale e laterale per controllare la rotazione di gamba e caviglia mantenendo libertà di movimento. Ricambi a calzata più ampia compresi nella confezione. Queste barre di torsione a doppio collegamento consentono al pilota un naturale movimento della caviglia con uno smorzamento progressivo delle forze torcenti in caso di caduta.
- Imbottitura protettiva in TPU su caviglie e tallone, area flessibile ultrasottile sull'avampiede per migliorare sensibilità e controllo.
- Nuova soletta anatomica staccabile bimescola in EVA per migliorare comfort e supporto, a garanzia di una giusta distribuzione dei pesi.

Per maggiori informazioni visitare il sito: www.alpinestars.com

GRAFICA: LUCIO BUSELI

SERVIZI DI ECCELL

PHOENIX

ESIG

www.mercurioambientesicurezza.it